

«Деревянный» кубок Бодрума



Bodrum Cup — народная регата в полном смысле этого слова. И не только потому, что это регата традиционных турецких гулет. Это конец сезона, когда на гонки выходит не только Бодрум, но любители «деревянного» яхтинга со всего мира. Этот год не стал исключением - среди участников были яхты со всей Европы и даже из Австралии и Новой Зеландии.



В ЭТИХ МЕСТАХ давно строили деревянные суда прибрежного плавания для перевозки грузов или рыбной ловли. В 70-е годы двадцатого века, когда побережье Турции приобрело мировую известность как перспективная туристическая зона, многие из этих деревянных судов были переоборудованы под чартерные яхты. Ситуация диктовала свои условия — и верфи начали строить суда специально для быстрорастущего чартерного бизнеса. Новые яхты строились уже с учетом возросших требований к комфорту и ходовым характеристикам. К 90-м годам чартерный флот вырос многократно, и кубок Бодрума стал чем-то вроде соревнования яхтостроителей, стремящихся продемонстрировать скоростные характеристики и комфортабельность своих судов.

Впервые Bodrum Cup состоялся в 1989 году и с тех пор стал ежегодным. Это не просто соревнование, а настоящий фестиваль, на который съезжаются тысячи гостей из разных стран мира. Вот и на этот раз в гонках принимало участие 64 лодки. Особенность Bodrum Cup — потрясающее разнообразие размеров и типов яхт-участниц. Поэтому для справедливого судейства предусмотрена разветвленная классификация и отдельные старты. Весь деревянный флот делится на яхты традиционного и классического дизайна. Первые — круизные суда с большим водоизмещением, построенные исключительно из традиционных материалов и традиционными же методами. Вторые — гоночные и заметно более легкие. И те, и другие делятся на семь категорий в зависимости от размера: от самых крупных (более 35 метров) до наиболее компактных (менее 15). Затем, по результатам предварительных обмеров определяется абсолютный чемпион. Разрешено участие и недеревянных яхт — из пластика и алюминия. Они не участвуют в основной регате, но могут соревноваться между собой. Уйти без награды трудно — спасибо множеству специальных призов: для винтажных яхт, для яхт с гафельным вооружением, а также награды для чартерных лодок, использующих не гоночные, а более скромные штатные паруса. Есть и приз для самого юного участника: поскольку на регату часто выходят целыми семьями, он, как правило достается яхтсмену, который еще не умеет ходить.

Увидеть Bodrum Wooden Cup собственными глазами было бы интересно любому яхтсмену и не-яхтсмену. Поэтому приглашение верфи Aegean Yacht я приняла с вооду-

шевлением. А наблюдать первую гонку с борта 50-метровой трехмачтовой шхуны Galileo — это уже просто призовая игра! Galileo участия в гонках не принимал, но обойтись без него на таком празднике просто невозможно. Команда ставит паруса, и Galileo предстает во всей своей красе. Жаль, что первый день прошел почти без ветра, зато в остальные дни стабильно дуло 15—17 узлов. А я, пересев на 22-метровую шхуну Araminta, продолжаю следовать за регатой. После Galileo она кажется совсем небольшой, хотя называть 22-метровую шхуну небольшой яхтой как-то странно.

Araminta — одна из "гостевых" яхт, а потому формально в гонке не участвует. Но... море расцвечено парусами, люди на яхтах счастливы и свободны, и в какой-то момент мы тоже проникаемся соревновательным духом. Команде пришлось потрудиться — парусов на «Араминте» много: стаксель, кливер, грот на грот-мачте и два треугольных паруса на фок-мачте. Понятно, что все паруса без закуток, а лебедки ручные, так что физподготовка требуется изрядная. И вот паруса наполнились... Araminta как-то хрустнула, скрипнула и, встав в приличный крен, начала набирать скорость. Обеденный стол и стулья на корме моментально съехали к подветренному борту, едва не покинув яхту, а из салона донеслись глухие звуки падающих предметов. Это я встала к штурвалу!

Управлять двухмачтовой шхуной, идущей в потоке среди десятков подобных яхт — удовольствие двойное. Araminta быстро вливается в гоночный флот, уверенно разрывая встречную волну 8-узловым ходом. Увлечшись, мы чуть было не опоздали к финишу гонки. Пришлось убирать паруса и направляться к бухте Гюмюшлюк, где ожидалось одно из главных мероприятий регаты — построение «круга любви» — символа единения всех любителей яхтинга. Это нетривиальное с технической точки зрения построение является символом Бодрумского кубка. Строится «круг» не каждый год, так что мне в определенном смысле повезло.





Придя в бухту Гюмюшлик, мы обнаружили там уже десятка три лодок. Для такой небольшой бухты это немало. Но следующие яхты все прибывали и прибывали. Строительство «круга любви» — дело долгое и весьма утомительное, несмотря на тщательную предварительную подготовку. Капитаны всех яхт, задействованных в «круге» имели на руках бумажную схему, в соответствии с которой им предстояло встать в «круг». Процесс контролировался по радио, а яхты осторожно маневрируя, постепенно выстраивались в кольцо, вставая на специально подготовленные для этого буи и связывали лодки между собой швартовыми. Часа через три «круг» наконец был построен. Начался в полном смысле слова «хоровод», так как люди с разных лодок отправились в гости к друзьям, перемещаясь с борта на борт и используя "круг любви", как и было задумано.

Мы в гости не ходили, зато принимали гостей у себя. Вечер был теплый, а в центре «круга» на небольшой лодке выступала популярная в Бодруме музыкальная команда. Последний день... Большая часть яхт придерживается берега, и только одна из них — Grandi — уходит далеко в море. Ее красный спинакер с головой орла виден издалека. Но вот Grandi возвращается и возвращается абсолютным чемпионом! Финиш, крики радости, на борт победителя подается шампанское. А мы на "Араминте" приветствуем победителя протяжными гудками. Гонка и регата закончены, призы вручены, участники радостные и довольные разъезжаются по домам, чтобы на следующий год приехать сюда вновь, когда состоится юбилейный 20-й Кубок Бодрума. Организаторы уверены, что эта регата будет такой же красивой, а гостей и участников станет еще больше. ~

Верфь Aegean Yacht начала свою историю в 1976 году с постройки деревянных судов, таких как те, что принимают участие в Кубке Бодрума. В свое время основателю компании Синану Озеру пришла в голову идея увеличить каюты, оборудовать каждую из них санузелом, а также оснастить галеры системами кондиционирования воздуха и таким образом поднять уровень их комфортабельности до стандартных туристических запросов. За 30 лет компания превратилась в большую верфь и перешла на строительство стальных парусных и моторных яхт от 16 до 60 метров. Многие из этих судов были построены по индивидуальным заказам и в настоящее время ходят по всему миру. В 2007 году компания спустила на воду свой флагман — 50-метровую парусную яхту Galileo (об этой яхте Yachting писал в номере за сентябрь-октябрь 2007). В 2009 году Aegean Yacht готовится к новой вехе в своей истории — на воду будет спущена 73-метровая шхуна. Эта яхта войдет в тридцатку крупнейших в мире парусников.



ЯНВАРЬ - ФЕВРАЛЬ 2008

y32_adv_